

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



Basse-Terre et la mer

Gérard Lafleur

Numéro 160, septembre–décembre 2011

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1036819ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1036819ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)

2276-1993 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lafleur, G. (2011). Basse-Terre et la mer. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (160), 67–91. <https://doi.org/10.7202/1036819ar>

Basse-Terre et la mer

*Gérard LAFLEUR*¹

Basse-Terre est le premier vrai port fondé en Guadeloupe, et en tant que tel, il est naturellement marqué par la présence de la mer et de l'eau en général.

L'eau est un élément essentiel dans l'environnement de la ville de Basse-Terre, la mer naturellement, mais aussi l'eau douce abondante qui intervint dans le choix du site, favorable également pour les possibilités de défense face à des ennemis qui ne pouvaient venir que de la mer.

La fin de l'Ancien régime, est marqué par le déclin relatif de la ville au point de vue commercial, face à de nouvelles contraintes économiques et face au développement de Pointe-à-Pitre et de la Grande-Terre. Les basse-terriens imaginèrent des solutions pour lutter contre ce déclin.

La mer joua également un rôle important lors de la Révolution, avec notamment, l'activité des corsaires. Puis, l'histoire du port fut une lutte contre la suprématie de plus en plus prégnante de Pointe-à-Pitre jusqu'à nos jours.

Au moment où les pionniers arrivèrent en Guadeloupe, L'Olive et Duplessis, cherchèrent un endroit favorable pour prendre pied. Après une tentative malheureuse à la Pointe Allègre et après la mort de Duplessis, l'Olive avec les vestiges de l'expédition, s'installa à Vieux-Fort, spoliant les Amérindiens qui s'y trouvaient

Quatre raisons à cela :

- 1) La présence de jardins caraïbes leur permettant de se nourrir et de résoudre provisoirement la grave crise frumentaire qui ruinait la petite colonie,
- 2) Un endroit pour construire un fort sur un site facilement défendable (le Morne Mazarin)
- 3) La présence d'une source d'eau douce (La Petite Fontaine) pour l'eau domestique,
- 4) Une Anse à l'abri du vent dominant (l'Anse Dupuy) sans récif corallien.

1. Historien, gerard.lafleur@wanadoo.fr

Tous les éléments nécessaires à l'installation d'un port étaient donc présents, éléments que l'on va retrouver lors de l'installation des hommes à Rivière Sence puis à Basse-Terre, car, très rapidement, le site de Vieux-Fort se montra trop exigü, faute de possibilités d'extension dans toutes les directions. Le fort construit sur le Morne Mazarin, fut quasiment abandonné, tout en restant, pour un temps, le lieu de résidence des personnalités de passage.

La colonie ne tarda pas à se déplacer d'abord à Rivière Sence, sous la houlette du gouverneur Aubert, puis avec la construction du fort Saint-Charles, par Charles Houël, un développement s'opéra vers le sud, embryon de ce qui deviendra la ville de Basse-Terre.

Rappelons que le nom même de Basse-Terre est issu du vocabulaire maritime du XVII^e siècle, la Basse-Terre signifiant la Côte sous le Vent, s'opposant à Capesterre, la Côte au Vent. Les deux villes principales ont conservé le nom des côtes².

Le site même comporte toutes les caractéristiques des ports créés au XVII^e siècle, que ce soit Saint-Pierre de la Martinique, Castries à Sainte-Lucie, Saint-Georges à Grenade, Basse-Terre à St. Kitts (Saint-Christophe)...

Ils sont tous adossés à une zone montagneuse qui permet une défense plus facile contre des ennemis venant de la mer, un terroir parcouru par des rivières ou des cours d'eau douce pour l'alimentation humaine, les besoins domestiques et plus tard pour la force de travail dans les habitations.

La mise en défense y est plus facile et surtout, le territoire offre des possibilités de refuge sur les hauteurs (en ce qui nous concerne, l'actuel Saint-Claude avec le Petit Parc, Grand Parc et Matouba et Le Palmiste sur l'actuelle commune de Gourbeyre.) Ce que l'on appelait des réduits.

La situation sanitaire y est plus favorable que dans les terres basses, marécageuses, propices à la malaria et surtout à la fièvre jaune, grande pourvoyeuse des cimetières, notamment pour les Européens nouvellement arrivés.

De plus, et cela est très important pour le commerce maritime du XVII^e siècle, l'absence de barrière corallienne et donc de récifs, en faisait un site idéal d'autant que même les navires de fort tonnage pouvaient s'approcher du bord sans danger.

Le site de Basse-Terre, comme nous l'avons dit, s'imposa progressivement aux dépens de Rivière Sence qui fut le premier vrai port et qui resta important jusqu'aux années 1950, avec ses embarcadères pour le chargement, des bananes notamment. Toutefois, comme les constructions étaient installées sur la bande de terre appuyée à la Montagne Saint-Charles, Bisdary et Houëlmont, son extension était limitée vers l'ouest, limitée également au nord par la Rivière Blanche et les falaises, au sud par la Rivière du Galion. Le site de Rivière Sence était idéal pour un embryon de port, le fort construit par Charles Houël sur le promontoire

2. C'est ainsi qu'on les retrouve dans les îles ayant été françaises : St. Kitt's (Saint-Christophe) dont la capitale est Basseterre, Sainte-Lucie ayant rebaptisé Basse-Terre par Castries ou à Marie-Galante dont Grand-Bourg s'est appelé Basse-Terre jusqu'à la Révolution et où on retrouve la commune de Capesterre.

qui le dominait, protégeait les navires marchands de ses canons, mais il protégeait également le nord, direction dans laquelle se trouvait de l'espace utile pour l'expansion de la ville.

Les marchands à l'étroit à Rivière Sence commencèrent à construire des magasins sur la falaise qui dominait la plage, créant ainsi une rue, la rue du fort, qui reliait le fort au sud jusqu'à la Rivière aux Herbes.

Il faut imaginer cet embryon de ville commerciale, formée de magasins de bois, peuplée de marchands venant de toute l'Europe. Aventuriers de toutes sortes, prêts à tout pour faire rapidement fortune. A cette époque, dans les années 1640-1650 le phénomène est général dans toutes les petites Antilles et n'a rien d'original. Cependant, pour que le phénomène se pérennise, il fallait la volonté d'un homme. Ce fut le gouverneur Charles Houël qui fit preuve de cette volonté en s'opposant aux autorités administratives et religieuses, ces dernières étant très influentes à cette époque.

Rappelons qui était le personnage. Issu de la petite noblesse normande, il fit un voyage aux Antilles et vit immédiatement les possibilités de la Guadeloupe, d'autant qu'Aubert, naïvement lui fit part de ses projets d'introduire la culture de la canne à sucre. De retour en Europe, il se fit nommer gouverneur de la Guadeloupe avec l'intention d'y faire rapidement fortune.

Il se heurta immédiatement à l'autre puissance de l'île, les dominicains qui lui firent des reproches sur sa façon de traiter ses subordonnés. Alors qu'ils prétendaient au monopole de l'évangélisation des îles, il accepta d'autres ordres religieux afin de les contrer. D'abord des Carmes, en 1651 auxquels il remit l'église nouvellement construite et qui était destinée aux Dominicains, une parcelle de terrain pour y construire leur couvent (l'actuel Lycée Gerville-Réache) et une habitation avec quelques esclaves pour leur subsistance (l'actuelle habitation Dain)

Un peu plus tard, en 1655, il reçut des jésuites auxquels il remit également, une portion de terre sur laquelle ils construisirent leur église (l'actuelle Église du Mont-Carmel) et leur couvent (de l'arsenal à la préfecture) et une habitation avec quelques esclaves (vers ce qui est actuellement Saint-Claude et qui deviendra les habitations Le Pelletier de Montéran)

L'installation de ces ordres religieux, rejoints en 1664 par les Frères de la Charité ou frères de Saint-Jean de Dieu, qui construisirent leur hôpital et leur couvent à l'emplacement du Palais de Justice et de la prison recouvra toutes les fonctions des religieux dans une ville d'Ancien Régime.

Ces ordres, leurs couvents, le fort Saint-Charles, tout cela donna les éléments essentiels d'une ville constituée d'Ancien Régime à Basse-Terre. Le système de défense (embryonnaire pour le moment) avec quelques officiers et la présence religieuse au milieu des marchands en relation avec l'extérieur organisée dans une zone délimitée. Cependant, le port et la ville principale auraient pu être Baillif qui avait également de bons atouts.

Rappelons qu'à la suite de la faillite de la Compagnie des Isles de l'Amérique, les gouverneurs achetèrent les îles qu'ils dirigeaient. Comme les Seigneurs de la Compagnie ne voulaient pas vendre la Guadeloupe à Charles Houël qu'ils considéraient comme en partie responsable de leur

faillite, elle fut vendue à son beau-frère, M. de Boisseret puis partagée entre eux. M. de Boisseret s'installa à Baillif où il construisit un fort, le fort de la Madeleine, un petit bourg dont les magasins de la compagnie constituaient l'élément principal, s'installa au pied de la falaise, les Dominicains avaient leur couvent et leurs habitations (le Petit-Marigot et le Grand-Marigot)³ à Baillif. De plus, l'ancrage y était, paraît-il, plus sûr. Cependant le débordement de la rivière et son changement de cours qui emporta le bourg mit définitivement fin à son expansion comme ville.

Basse-Terre possédait un autre atout, c'est sa position par rapport à la pointe de Vieux-Fort. Les navires qui arrivaient vent arrière, rasaient la pointe et se retrouvaient dans la rade de Rivière Sence – Basse-Terre, sur leur lancée, alors que pour atteindre Baillif, il fallait louvoyer en vent de travers quand il y en avait.

Une fois Basse-Terre choisie comme capitale administrative, tous les investissements se firent sur la ville, notamment en ce qui concerne la défense. Il faut rappeler, nous l'avons dit, que l'ennemi arrivait de la mer. D'abord les Caraïbes, éventuellement les Hollandais jusqu'à la fin des années 1670 (guerre de Hollande 1672-1678) et ensuite les Anglais.

Dans les Petites Antilles, on fortifiait le chef-lieu, le reste de l'île était laissé sans défense. Une fois l'ennemi débarqué, grâce aux milices, on maintenait les soldats, des Européens, au bord de la mer jusqu'à ce qu'ils soient atteints de la fièvre jaune. Si cela se prolongeait, ils étaient obligés de rembarquer.

On s'attacha donc à fortifier la ville jusqu'à la Rivière aux Herbes, d'abord. Le fait d'être sur une falaise qui rappelait une muraille, poursuivi par un mur jusqu'à la Rivière aux Herbes, lui donnait le statut de ville.

Partant du fort, une batterie se trouvait sur la falaise au niveau de l'église des Carmes, une autre assez importante au niveau de leur couvent, une troisième à l'embouchure de la Rivière aux Herbes. Depuis la porte de fer, on avait construit un mur percé de calles afin de faire circuler les marchandises.

Cela était suffisant pour obliger les Anglais à choisir un autre endroit non fortifié pour débarquer. D'abord l'Anse à la Barque en 1691, puis en 1703, plus au sud de Vieux-Habitants (Gros François, Val de l'Orge). Même s'ils atteignirent Basse-Terre au bout de quelques jours de combat, ils durent à chaque fois renoncer face aux attaques de la fièvre jaune.

En 1759, la ville s'était étendue au-delà de la Rivière aux Herbes dans le quartier de Saint-François et le système défensif avait été amélioré avec de nouvelles batteries. La Batterie de la Ravine à Billau (derrière l'actuelle mairie), la batterie Royale (à l'emplacement du cimetière) et la batterie des Irois⁴.

Les Anglais qui avaient tiré des leçons des premières attaques, s'ancrèrent devant le fort et la ville et tirèrent 20 000 boulets dans la journée

3. L'Olive avait fait don aux dominicains de l'ensemble du territoire compris entre la Rivière Saint-Louis (devenue Rivière des Pères) et la Rivière du Baillif, jusqu'à la montagne. Charles Houël récupéra une grande partie de ce territoire, ce qui est à l'origine, en grande partie, de l'inimitié entre eux.

4. Pour les fortifications voir le dossier pédagogique : *Fortifications et systèmes de défense en Guadeloupe*, réalisé par Gérard Lafleur, Archives départementales de la Guadeloupe, 2002.

(9000 sur le fort). Le soir ils débarquèrent dans une ville complètement détruite par l'incendie et un fort démantelé. L'île tombera au bout de trois mois de résistance et ils restèrent jusqu'en 1763, date à laquelle ils rendirent l'île à la suite du Traité de Paris.

A chaque attaque la ville fut entièrement détruite par le feu. Nous sommes dans une civilisation du bois. Tous les magasins et les maisons étaient en bois, sauf l'église des Jésuites qui avait été immédiatement construite en pierres. De plus, lors du premier débarquement, en 1691, un officier anglais catholique y fut enterré, ce qui la protégea de la destruction en 1703.

Au niveau économique, l'importance du port grandit avec l'expansion des cultures et l'augmentation de la population dans les campagnes environnantes.

L'administration distinguait Basse-Terre intra-muros et Basse-Terre extra-muros, donnant l'illusion d'une vraie ville. (Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime ce sont les fortifications qui font la ville et non sa grandeur)

Au XVII^e siècle, l'intra-muros était constitué de ce que nous appelons le quartier du Carmel. L'extension des maisons et des magasins au-delà de la Rivière aux Herbes, la création de la paroisse de Saint-François en 1713 aboutit à l'organisation administrative suivante :

L'extra-muros du Carmel comprenait les Montagnes de l'Espérance, de Saint-Charles et le Palmiste⁵.

Celui de Saint-François, depuis la Rivière aux Herbes à La Rivière des Pères dans l'intervalle desquelles se trouvaient : La Montagne de Beausoleil, la Montagne Bellevue et le triangle formé par les Rivières Noire et Saint-Louis qui formera une paroisse particulière à partir de 1765 (la paroisse de Saint-Pierre du Matouba)

Selon les époques, le trafic évolua. Jusqu'aux années 1660, on voyait arriver dans le port, des colons peu fortunés prêts à défricher des concessions et des engagés espérant faire fortune après leurs trois ans d'engagement. Avec eux, les cargaisons étaient formées d'objets de première nécessité (outils, vêtements..) et nourriture (bœuf et morue salés essentiellement)

Cependant, un événement considérable eut lieu en 1654. Les vestiges de la colonie hollandaise du Brésil arrivèrent dans le port. Cet événement va modifier l'histoire de la Guadeloupe.

Ces Hollandais étaient au centre d'un système économique qu'ils avaient créé de toute pièce. Des sucreries dans le Nordeste du Brésil (Pernambouco (Récif), Bélem, Sao-Luis, Tamarica, Pareïba, ...) alimentées en main-d'œuvre servile par le trafic en provenance d'Afrique, un marché du sucre développé dans le nord-ouest de l'Europe. Au début de l'année 1654, ils furent battus par les Brésilo-portugais et obtinrent l'autorisation de s'embarquer avec leurs richesses et leurs esclaves, en réalité, l'encadrement de leurs sucreries. Partis à la recherche de nouvelles terres pour reconstituer leurs sucreries, ils s'arrêtèrent d'abord en Martinique

5. Dolé faisait partie de la paroisse de Trois-Rivières. Cette partie en fut détachée lors de la création de la paroisse de Dos d'Ane (Gourbeyre) en 1837.

où le gouverneur Du Parquet après les avoir accueillis, se vit contraint par les jésuites de les refuser sous prétexte qu'ils étaient hérétiques. Ils arrivèrent à Basse-Terre où régnait Charles Houël qui avait déjà tenté, sans succès, de fabriquer du sucre avec l'aide d'un hollandais nommé Samuel Trézel. Il les accueillit à bras ouverts, et les autorisa à s'installer où bon leur semblerait, s'associant même avec l'un d'entre eux.

Imaginons l'arrivée de 10 vaisseaux qui se présentent dans la rade de Basse-Terre entre le 28 février et le 7 mars 1654. Une prise anglaise de 400 tonneaux et cinq vaisseaux hollandais, deux frégates, un vaisseau des Grandes Indes c'est à dire de la C^{ie} des Indes Orientales Hollandaises, un navire des États de Hollande et un cinquième dont l'origine n'est pas précisée.

Un drame marqua l'arrivée de ces navires. La coutume voulait que quand on arrivait dans un port, on le saluait par des coups de canons. Les coups de canons qui ont été tirés depuis la prise anglaise mirent le feu au navire qui coula corps et biens. Alors que le navire semblait plein en abordant, seules sept personnes échappèrent au désastre.

Dans ces navires arrivés à bon port, il y avait, nous dit le R. P. Dutertre, « 1 200 personnes dont 900 descendirent à terre parmi lesquelles on comptait 300 soldats wallons et flamands, tous habitués au climat, le reste était des maîtres de case qui avaient 300 esclaves et deux cents femmes... »

900 nouveaux arrivants pour environ 15 000 personnes que comptait l'île, ceci donne l'importance de l'apport et marqua fortement l'histoire de la Guadeloupe.

Les nouveaux arrivants s'installèrent sur la côte sous le Vent jusqu'à Bouillante et sur la Côte au Vent jusqu'à Goyave-Petit-Bourg.

Les plus riches restèrent autour de Basse-Terre en rachetant des terres défrichées sur les montagnes environnantes comme les Bologne, les Loörs (devenus Louers), Van Straten, Van Bel, Walkanaërs.... pour les plus connus, surtout pour avoir laissé un souvenir dans la toponymie ou qui firent souche.

Ils changèrent radicalement le paysage agricole de la Guadeloupe, remplaçant systématiquement les cultures pionnières, tabac, indigo par de la canne à sucre et en construisant des sucreries mues par l'eau, pour fabriquer du sucre et du rhum.

D'autre part, ils utilisèrent systématiquement les esclaves, rendant caduque le système de l'engagement. Aussi, on vit arriver de plus en plus de navires négriers qui amenaient les esclaves.

Au début, ces importations se faisaient officiellement, car la Compagnie des Indes Occidentales favorisait ce commerce.

Nous avons un document datant du 24 septembre 1670 qui nous éclaire sur la façon dont se déroulait la vente de ces esclaves.

273 têtes avaient été débarquées d'un navire arrivé d'Afrique. Deux étaient morts après l'accostage et trois étant malades n'ont pas été exposés à la vente.

De cette cargaison fut retirés quelques « nègres de choix et de préférence », c'est-à-dire, des esclaves pour les privilégiés qui étaient servis en premier, ou pour servir de commission ou de cadeau pour les autorités (gouverneur général, gouverneur des îles (de Saint-Christophe, Guadeloupe). Des esclaves servent à régler une dette de la Compagnie à des

particuliers. Cela représente 28 hommes et 13 femmes « pièces d'Inde », et 7 jeunes nègres ou négresses

Les autres furent mis à la vente, chacun ayant reçu un numéro et fut attribué aux acheteurs par tirage au sort⁶.

A ce propos, on parle pour Basse-Terre de Marché aux esclaves alors qu'il s'agit plutôt du marché des esclaves, lieux où les esclaves venaient vendre le surplus de la production de leurs jardins qui leur permettait de se procurer quelque argent. Le vente des esclaves se faisait dans les magasins de la Compagnie jusqu'à ce qu'elle disparaisse puis en fonction des circonstances, soit sur le bateau, soit au débarquement.

Le R. P. Dutertre, qui n'appréciait pas les nouveaux arrivants du fait de leur religion, leur reprocha la création des auberges qui logeaient les personnes de passage et donnaient à boire et à manger, alors que selon lui, avant cette arrivée, les habitants se chargeaient de loger et de recevoir les personnes de passage. En réalité, ce changement est le signe tangible d'une transformation économique. Avec la production de sucre et de rhum (la *guildive*), l'activité économique augmenta fortement et les marchands de passage se firent plus nombreux.

Il faut dire aussi, que le R. P. Dutertre, reprochait amèrement aux aubergistes de ne pas faire de crédit et d'exiger un paiement comptant.

On peut imaginer une population portuaire dans laquelle les accents se mêlaient, aussi bien que les patois des différentes provinces françaises et notamment les provinces atlantiques (Normandie, Bretagne, Saintonge), le Hollandais, l'Anglais.

Parmi la population qui fréquentait la ville, il ne faut pas oublier les Caraïbes qui faisaient halte lorsqu'ils se rendaient dans les îles du nord ou lors de leurs retours vers la Dominique ou tout simplement quand ils venaient rendre visite aux missionnaires.

Il ne faut pas imaginer, comme on le dit souvent, que les Caraïbes disparurent brusquement du paysage guadeloupéen. Il est vrai, qu'avec l'Olive la rupture fut brusque, cependant, avec son successeur, les relations reprirent grâce aux missionnaires qui les visitaient et notamment le R. P. Breton. Bien sûr en période de guerre indienne, la méfiance était de mise, cependant en période de paix, les échanges se poursuivaient et il n'était pas rare de rencontrer des Caraïbes dans les rues de Basse-Terre.

D'ailleurs, en 1660, c'est dans le fort Saint-Charles qu'un traité important fut signé entre les Caraïbes, les Anglais et les Français, par lequel, les Européens garantissaient la souveraineté caraïbe sur les îles de la Dominique et de Saint-Vincent, contre l'abandon des autres îles aux Européens. Cette souveraineté caraïbe fut plus ou moins respectée jusqu'en 1763.

Comme nous l'avons dit, le trafic marchandise s'intensifia avec l'extension des cultures. Entre 1635 et 1654, la culture commerciale reine était le tabac ou pétun, et la livre de pétun servait d'étalon. On exportait également d'autres productions, de l'indigo, de la casse ou canifce, du bois de teinture (*campêche*) et quand il restait de la place, du coton. De 1654

6. ANOM: G1 469. Vente d'esclaves à Basse-Terre, 1669.

à 1720, toutes ces productions ont été remplacées par le sucre et ses dérivés (rhum et mélasse) en direction de l'Europe et de l'Amérique du nord pour les mélasses qui alimentaient les rhumeries de New York, de la Nouvelle-Angleterre et de toute la côte du Nord-Est américain. L'étalon de compte, changea et devint la livre de sucre, signe de son importance.

A partir des années 1720, s'ajouta une autre denrée coloniale, le café, cultivé sur les hauteurs de Saint-Claude, au début sur des terres acquises par les sucriers du bas au fils de Charles Houël.

Toutes ces marchandises étaient entreposées dans les magasins dans l'attente des navires plus nombreux lors de la saison sèche. Une grande partie des habitants avait son magasin dans lequel étaient stockées les marchandises d'exportation et d'importation et notamment les marchandises sèches que les sucriers achetaient pour le fonctionnement de leurs habitations, notamment morue et bœuf salés. Souvent, surtout au XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle l'habitant avait son propre magasin à Basse-Terre.

Toutes les marchandises étaient conditionnées dans des boucauts, c'est-à-dire des barriques. Lorsque le navire marchand était ancré devant la rade, les boucauts étaient amenés sur la plage par les calles et grâce à des canots assez larges, les bumboats, amenés au navire dans lequel on les chargeait.

Ceci pour le commerce légal qui se faisait au su et au vu de tous et notamment des autorités chargées de percevoir les taxes mais nous savons qu'une grande partie du commerce se faisait par le biais de l'interlope, c'est à dire la contrebande. Un habitant de Basse-Terre, M. Duquerry estimait dans les années 1670 que 2/3 du commerce se faisait par ce biais. Dans ce cas, les importations clandestines, y compris des esclaves, venaient de plus en plus de Saint-Eustache. Les marchandises et les esclaves étaient échangés dans des anses discrètes de la Côte sous le Vent (Malendure, Anse à la Barque) ou de la Côte au Vent (Trois-Rivières) et emmenées à Basse-Terre dans de petites embarcations.

Les Antillais échangeaient leur rhum, leur sucre et leur mélasse contre du bœuf et de la morue salés essentiels pour la nourriture des esclaves, mais aussi du riz, du maïs, du bois de construction et même des chevaux et des bœufs vivants. Toutes ces marchandises venaient de plus en plus des territoires nord-américains, (Nouvelle Angleterre, New-York, Pennsylvanie, Maryland, Virginie et Caroline) Au XVII^e siècle, elles venaient aussi des colonies espagnoles, mais l'Etat espagnol prit des mesures radicales contre les officiers coloniaux qui ne se montraient pas assez sévères, aussi la contrebande de cette source se tarit.

On évoque souvent l'exclusif, mais celui-ci était assez théorique sous l'Ancien Régime, car tout le monde trouvait son compte dans le trafic et même ceux qui étaient chargés de réprimer le commerce clandestin y participaient. Ainsi, en 1717, le gouverneur de Feuquières fut révoqué de son poste, sur les plaintes de marchands métropolitains car il était intéressé financièrement au commerce interlope.

SUITE DE L'OCCUPATION ANGLAISE

Nous avons vu qu'en 1759, les Anglais occupèrent la Guadeloupe après la destruction de Basse-Terre et du fort.

Cette occupation marque un tournant dans l'histoire économique et sociale de notre île.

Les Anglais qui comptaient rester commencèrent par réparer les dégâts et investirent même dans l'île. De nouvelles sucreries furent construites, comme par exemple, Bêlost. Un autre exemple ; Ducharmoy avait servi de cantonnement pour les troupes anglaises lors des combats et devait être réparée pour pouvoir fonctionner. Madame Ducharmoy s'associa avec un marchand anglais qui amena des capitaux afin de faire les travaux et reprendre immédiatement la production de sucre.

Une décision lourde de conséquences pour Basse-Terre, fut celle de développer le petit port de Morne renfermé qui devint Pointe-à-Pitre. Il est vrai que les autorités françaises y pensaient depuis longtemps, mais les résistances étaient telles que la décision n'était pas prise. Les Anglais pragmatiques, virent tous les avantages du site pour leur commerce et favorisèrent son développement.

Basse-Terre restait le chef-lieu, mais une grande partie du commerce se fit dorénavant par Pointe-à-Pitre, ce qui est compréhensible, la Grande-Terre s'étant fortement développée et les sucres s'exportaient par le Moule dont le port était mal commode, ouvert sur l'Atlantique et peu abrité.

Basse-Terre restait toutefois incontournable, notamment en ce qui concerne le transport des passagers et notamment les officiers qui venaient prendre leur service dans la colonie.

Ainsi, le 22 décembre 1765, arrivèrent 11 navires transportant 2000 personnes. Il s'agissait des survivants d'une expérience qui avait été tentée en Guyane. Après le Traité de Paris, la France avait perdu une grande partie de ses colonies américaines, dont le Canada, et on eut l'idée de créer une colonie formée d'Européens à Kourou en Guyane. On recruta parmi les Canadiens, mais aussi en Alsace, en Suisse, en Allemagne, en tout 14000 personnes qui furent envoyées en Guyane sans aucune préparation. La faim puis la maladie décima cette nouvelle colonie, certains se réfugièrent sur les îles au large de Kourou qui devinrent les îles du Salut. D'autres s'embarquèrent sur des navires pour retourner en France, parmi lesquels se trouvaient de nombreux veufs et veuves et des orphelins. Ils firent escale à Basse-Terre et furent accueillis par les Carmes qui les réconfortèrent, marièrent les couples qui s'étaient reformés, et envoyèrent les plus valides en altitude, c'est-à-dire à Matouba où on leur remit une parcelle de terre, une case, des outils avec mission de défricher pour faire un hatte, c'est à dire une zone d'élevage. On créa pour eux, la paroisse de Saint-Pierre du Matouba⁷.

La période d'occupation anglaise se manifesta par une embellie économique, les Anglais ayant l'intention de rester, ils investirent massivement dans la création de sucreries et l'importation d'esclaves. C'est ainsi que dans notre zone, Belost, la dernière sucrerie de la zone, fut créée à ce moment.

7. A ce propos voir mon ouvrage « Saint-Pierre du Matouba à l'origine de la commune de Saint-Claude », à paraître.

Lors de la guerre d'Amérique, (1775-1783), le commerce devint difficile du fait du blocus de l'Amérique par la marine anglaise. Une partie du commerce se faisait par Saint-Eustache qui était elle-même surveillée par les Anglais qui arraisonnaient les navires jusque dans ses eaux territoriales. Il restait les îles danoises de Sainte-Croix et surtout Saint-Thomas, le Danemark ayant signé un accord avec le Royaume Uni, ses navires pouvaient encore circuler dans une relative sécurité et le gouverneur de la Guadeloupe, le comte d'Arbaud, autorisa les navires français à commercer avec ces îles. Au début de l'année 1781, 12 navires danois, escorté par la frégate *Borneholm* commandée par le Sr. Schonning, avaient apporté à Basse-Terre des vivres et des marchandises. En contrepartie ils avaient chargé des produits tropicaux. Malgré le traité anglo-danois, le convoi fut capturé par les Anglais et amené à Saint-Christophe où l'ensemble fut saisi.

Lorsque l'annonce de l'entrée en guerre des Anglais contre les Hollandais arriva en Guadeloupe, 24 bateaux, goélettes et brigantins, partis de Basse-Terre pour leur majorité, étaient ancrés à Deshayes et s'apprêtaient à partir pour Saint-Eustache. Le comte d'Arbaud leur ordonna de revenir à Basse-Terre, les sauvant ainsi d'une prise certaine. En rendant compte, il ajoutait : « Jusqu'à présent, lorsque les convois de France éprouvaient des retards, Saint-Eustache était le marché où les îles du Vent allaient s'approvisionner. On y trouvait les articles de subsistances pour les troupes, ceux des fournitures pour la marine... la perte de cet entrepôt est irréparable... » Entrepôt doit être pris dans le sens de port franc.

Il faut dire que l'approche du commerce étranger par les gouverneurs était en train d'évoluer, comme d'ailleurs en Europe. Les colonies américaines étaient sur le point de devenir les Etats-Unis d'Amérique et le commerce qui se faisait avec cette zone, complémentaire des productions antillaises, était devenu indispensable.

La Grande-Terre ayant plus de possibilité, c'est surtout cette zone qui en tira avantage et surtout, le petit bourg qui se trouvait au pied du Fort Louis, au fond du Petit Cul de Sac, se déplaça sur la Pointe à Pitre et devint le bourg du Morne Renfermé. Se trouvant à l'abri de la mauvaise mer, au centre de la colonie. Nous avons vu que les Anglais donnèrent l'impulsion qui amena son développement et le port de Basse-Terre commença à perdre son rôle central au niveau commercial.

Cependant, le siège du gouvernement restait à Basse-Terre et le port conservait une certaine importance. D'autant que si nous suivons l'historien Lacour, « Basse-Terre était plus riche, plus peuplée, plus commerçante que Pointe-à-Pitre. Les sucres de Sainte-Anne, de Saint-François, du Moule venaient à Basse-Terre. Le commerce de Basse-Terre fit si bien qu'il obtint l'ordonnance du 28 décembre 1786 par laquelle l'entrepôt était reporté sur cette ville, sauf les trois mois de la saison de l'hivernage. Pointe-à-Pitre se plaignit contre le despotisme exercé par Basse-Terre : de ce moment, estime Lacour, s'établit entre les deux villes, une rivalité de commerce qui causera les premiers troubles de la colonie. »

Dès que les colonies britanniques de l'Amérique du Nord furent officiellement indépendantes, le gouverneur de la Guadeloupe, M. de Clugny, en tira les conséquences tout en essayant de limiter l'interlope. Il autorisa par son ordonnance du 14 juillet 1784, d'exporter du sucre brut, sirops,

mélasses et tafia, vers l'étranger, à partir de Pointe-à-Pitre. Le même jour, il prit une autre ordonnance faisant de Pointe-à-Pitre un port d'entrepôt, c'est-à-dire, un port franc dans lequel les étrangers pourraient venir charger et décharger leurs marchandises « et ce, dit-il, à l'effet d'y inspecter d'une manière sûre les objets qu'ils emporteront et ceux qu'ils exporteront, et veiller à l'acquittement exact des droits dû au Roi... »⁸ L'article premier faisait de Pointe-à-Pitre le seul port de la Guadeloupe qui put recevoir les navires étrangers aux dépens de tous les autres, y compris Basse-Terre : « tous les Bâtiments étrangers ne pourront être reçus que dans le seul port de la Pointe-à-Pitre, pour y faire leur vente et chargement des objets permis, et ce, à compter du premier jour du mois prochain. »

Il va de soi, que cela n'empêcha pas le commerce de contrebande, mais la situation du port de Basse-Terre était en fait, fortement compromise. D'autant, que dans le même temps, certains administrateurs tirant les conséquences de la montée en puissance de Pointe-à-Pitre, demandèrent la translation du chef lieu de la Guadeloupe dans le port principal. Les plans et les devis des bâtiments qu'il était nécessaire de construire furent envoyés en France. Les plans ayant paru trop vastes et la dépense trop forte, le ministre demanda le 9 novembre 1785 de lui en adresser de nouveaux. Cependant, le comte d'Arbaud, opposé au déménagement des administrations plaida la cause de Basse-Terre. En conséquence, par sa dépêche du 28 avril 1786, il demanda la suspension des travaux et un rapport sur les avantages et les inconvénients de cette opération. Rapport qui se fit l'avocat de Basse-Terre demandant par la même occasion la translation de l'entrepôt à Basse-Terre. « Cette ville, qui mérite toute la protection du gouvernement, languit aujourd'hui dans l'attente du sort qu'elle redoute. Il serait convenable d'y transporter le commerce étranger qui se ferait sous les yeux des administrateurs et le commerce national suffirait à l'entretien de la Pointe-à-Pitre... »⁹

Un mémoire sur les entrepôts de Saint-Pierre de la Martinique et de Pointe-à-Pitre de septembre 1786, allait dans le même sens, montrant qu'en cas de guerre, Pointe-à-Pitre située au fond d'un cul de Sac, ne serait d'aucun secours pour le reste de la colonie, le blocus pouvant en être aisément fait, alors que Basse-Terre était fortifiée. Il était nécessaire de conserver une forte activité économique à la ville afin de maintenir les fortifications en état de défense. Le rapport se terminait ainsi : « Si Monseigneur, a la bonté de se déterminer à lui accorder l'entrepôt pour le revivifier dans son commerce ; c'est une très grande ville sans action, qui devient misérable, quoiqu'il soit nécessaire de la rendre florissante pour le bien du service du roi... »¹⁰

Tout ceci aboutit favorablement pour Basse-Terre et le ministre écrivit : « Le Roi ayant jugé convenable, Monsieur, de transférer l'entrepôt établi à la Guadeloupe de la Pointe-à-Pitre à la Basse-Terre, lieu de résidence des administrateurs de cette colonie, à commencer du 1^{er} mai (1787) prochain, Sa Majesté a fait connaître ses intentions par un arrêté

8. CAOM : C7A41.

9. CAOM : C7B5, F° 49, le 8 novembre 1786

10. CAOM : C7A42 F°32, Mémoire : Entrepôts de la Martinique et de la Guadeloupe.

de son conseil d'état du 28 décembre dernier dont vous trouverez ci-joint des exemplaires... »¹¹

Ainsi, à l'approche des bouleversements amenés par la Révolution française, le rôle de Basse-Terre au point de vue administratif et commercial était préservé, sans doute artificiellement, face à l'expansion de sa rivale, Pointe-à-Pitre.

Le commerce de l'année 1787, sur Basse-Terre, nous permettra de nous faire une idée sur les marchandises échangées, sur leur provenance et sur les quantités.

Nous nous baserons sur un tableau établi en juillet 1787 pour les 6 premiers mois de l'année, sans oublier que le commerce étranger ne concerne que deux mois, mai et juin.

- **De France**, des ports de Marseille, Bordeaux, Le Havre et Saint-Malo, sont arrivés :

2312	barriques de vin	
3530	barils de farine	
520	barils de bœuf (salé)	
20	quintaux de lard	
133	quintaux de jambon	
173	quintaux de fromage	
429	quintaux de chandelle	
559	quintaux d'huile	
374	quintaux de beurre	
565	quintaux de savon	
654	quintaux de fer et clous	
.....		1 409 270 Livres → 55,72%

- **De la Côte d'Espagne (Amérique du Sud)**

400	barils de maïs	
117	cochons	
44	bœufs vivants	
132	mulets	
100	barils de sel	
302	cuirs en poils	
5	chevaux	
40 ?	d'indigo	
.....		79 762 Livres → 3,15%

- **Des colonies étrangères**

224	quintaux de morue	
234	quintaux de poissons	
708	têtes de nègres	
40	barils de maïs	
273	barils de riz	
3	milliers de bois	
100	milliers d'essentes	
142	bœufs vivants	

11. CAOM : C7A42, F° 173.

6	rouleaux de plomb	
12	cordes 1/2 de bois	
	764 330 Livres → 30,22%

- **Etats-Unis d'Amérique**

1 267	quintaux de morue	
441	quintaux de poisson	
56	quintaux de bœuf	
15	quintaux de riz	
264	quintaux de tabac	
2 362	milliers d'essentes	
839	milliers de bois	
62	id de merrain	
26	id de feuillard	
618	barils de maïs	
102	chevaux	
253	bœufs vivants	
	275 563 Livres → 10,89%

Total : **2 528 926 Livres**

En contre partie, Basse-Terre a exporté :

- **Vers la France**, pour les ports de Bordeaux, Granville, Le Havre et Marseille :

3 374	quintaux de sucre blanc	
9 119	quintaux de sucre commun	
14 660	quintaux de sucre terré	
250	quintaux de sucre brut	
18 136	quintaux de café	
92	quintaux de gingembre	
239	quintaux de cacao	
1 801	quintaux de coton	
	→	3 167 230 Livres = 95%

- **Côte d'Espagne**

6	barriques de tafia	
	Marchandises sèches	
	→	6190 Livres = 0,18%

- **Colonies étrangères**

13	boucaux de rhum	
	Marchandises sèches	
	→	64 392 Livres = 1,93%

- **Etats-Unis d'Amérique**

924	barriques de sirops	
196	Boucaux de rhum	
	→	94 640 Livres = 2,83%

Total : **3 332 432 Livres**

Excédent au profit des exportations : **803 506 Livres**

En ce qui concerne l'importation des esclaves durant cette période, nous avons la liste des navires et l'origine d'embarquement des esclaves pour les deux mois de mai et juin 1787 : 6 navires français et étrangers ont amené des esclaves.

2 sont allés les chercher en Dominique, *La Superbe* et *La Dorade* de la Guadeloupe pour 146 têtes et 168 têtes.

1 navire est anglais de Liverpool, *La Favorite*, il amène 150 têtes dont l'origine n'est pas indiquée,

Un autre, *Les Amis* de la Martinique amène 48 nègres de l'étranger,

Une goélette de la Guadeloupe, *La Nancy*, amène de l'étranger 78 têtes le 1^{er} juin et 3 autres le 18.

A travers ce document, nous voyons, en fonction de l'importance des cargaisons et le nombre d'esclaves que ceux-ci sont en partie des esclaves de traite amenés dans les îles voisines avant d'être revendus à des négociants qui les amenaient à Basse-Terre. Il semble que seul, le navire anglais de Liverpool, venait directement d'Afrique.

En plus du commerce transatlantique et du commerce étranger, il y avait aussi un commerce de cabotage avec la Martinique, commerce qui souvent couvrait la contrebande. Les bateaux chargeaient une cargaison légale avec les formalités officielles et les capitaines utilisaient ces documents pour faire plusieurs voyages entre la Guadeloupe et la Dominique ou Saint-Eustache. Un dernier voyage amenait une cargaison officielle à destination.

Pour les 6 premiers mois de l'année 1787, de la Martinique sont arrivés officiellement :

De la morue, du riz, du beurre, du jambon, du fromage, du tabac, du lard, du vin, des barriques d'huile, des barriques de bœuf (salé), de la farine (de froment), des chandelles, du savon et des marchandises sèches et diverses. Ce qui donne les pourcentages suivants en valeur :

Morue : 3576 quintaux	18,08%
Riz : 360 q	2,02%
Beurre : 157 q	3,5%
Jambon : 120 q	2,24%
Fromage : 37 q	0,55%
Tabac : 328 q	0,53%
Lard : 56 q	0,53%
Vin : 275 barriques	5,13%
Huile : 45 barriques	0,84%
Bœuf salé : 130 barils	1,94%
Farine : 586 barils	7,68%
Huiles : 1110 caisses	4,15%
Chandelles : 705 caisses	3,96%
Savon : 514 caisses	3,85%
Autres marchandises :	41,36%

Valeur totale des importations → 533 883 Livres

En contrepartie, les marchands martiniquais achetaient du sucre (blanc, commun, terré, brut) du café, du cacao, du coton, du rhum, du

cuir en poil (cuir vert) et des marchandises sèches et des comestibles, soit :

1 033	quintaux de sucre blanc	13,18 %
1 175	quintaux de sucre commun	12 %
592	quintaux de sucre terré	5,44 %
25	quintaux de sucre brut	0,12 %
2 265	quintaux de café	57,85 %
75	quintaux de cacao	0,77 %
22	quintaux de coton	1,12 %
35	cuirs en poil	0,04 %
4	boucauds de rhum	0,2 %
	Marchandises sèches et comestibles	9,23 %
	Valeur totale des exportations →	391 589 Livres

Déficit de 137 294 Livres pour Basse-Terre

D'autre part, en dehors de la balance négative pour Basse-Terre, on peut remarquer la variété des marchandises amenées de Martinique, marchandises nécessaires à la vie quotidienne alors que Basse-Terre n'exporte vers la même destination que des productions issues de son agriculture. Un échange inégal avant même la Révolution dont les conséquences accentueront cette dépendance.

L'ouverture du port aux navires étrangers, permet aux navires américains d'amener essentiellement de la morue et du poisson salé. Dans le dernier trimestre de 1787, 20 navires arrivèrent à Basse-Terre, 19 venaient de Newbury dans le Massachusetts et un de Cascobai (Casco Baie) dans le Maine. La plus grande partie avait des ports d'ancrage situés en Nouvelle-Angleterre, Newbury (4), Boston (3), Cap-Ann (2) Salem (2) Lancaster (2), Beverlai (1) Providence (1) Portland (1), deux de la Nouvelle-York (2) et un seul en Angleterre, Barnestaple (1) dans le Devonshire.

C'est ainsi que dans les trois derniers mois de l'année, furent importés par les Américains, 2 487 quintaux de morue et 77 quintaux de poisson salé.

Nous pouvons ainsi nous imaginer le fonctionnement du port avec un nombre important de navires ancrés devant la rade et une population de marins très cosmopolite et ceci à la veille de la Révolution française qui va amener d'énormes perturbations dans la vie quotidienne et dans la vie sociale.

Basse-Terre et la Révolution

Basse-Terre, ville principale de la Guadeloupe, était avant tout un port, nous l'avons démontré, le principal jusqu'à l'occupation anglaise et tenta de le rester jusqu'à la fin de l'Ancien Régime malgré la concurrence de Pointe-à-Pitre.

La bourgeoisie marchande et les planteurs (habitants) appuyés par les administrateurs qui ne désiraient pas quitter un cadre de vie agréable pour une ville mal commode et surtout insalubre, réussit à capter le commerce étranger et à maintenir pour Basse-Terre un rôle moteur.

Les événements révolutionnaires vont modifier profondément les relations sociales de la Guadeloupe et naturellement de Basse-Terre.

L'opposition entre Pointe-à-Pitre et Basse-Terre va se dévoiler avec vigueur, comme le remarque Lacour. La composition sociale des deux villes explique en grande partie cette opposition.

Alors qu'à Pointe-à-Pitre, la population était formée de personnes installées depuis peu, souvent d'origine étrangère en contact avec l'Europe et plus largement, l'étranger, d'artisans et de marchands sans attaches profondes avec la campagne, la ville de Basse-Terre, nous l'avons vu, était très « bourgeoise ». Les marchands se confondaient avec les habitants sucriers ou (et) caféiers. C'étaient souvent les mêmes. S'ils n'étaient plus eux-mêmes habitants, ils étaient issus de cette tranche de population. Ils étaient proches également des autorités administratives, des officiers des régiments qui avaient la volonté de tirer partie de leur position, par exemple en se mariant avec une riche veuve¹² et participant à la vie mondaine organisée autour des propriétaires les plus fortunés.

Ainsi, le dernier gouverneur de l'Ancien Régime, M. de Cluny, a-t-il acheté des habitations sucreries en Grande-Terre.

Lorsque les nouvelles de la Révolution arrivèrent, l'attitude de la population des deux villes fut diamétralement opposée.

Le Pointois, dans leur ensemble, adhèrent à ces nouvelles idées car ils voyaient dans cette révolution l'occasion de se débarrasser de la tutelle de l'administration royale qui les empêchait, théoriquement, de commercer avec qui bon leur semblait.

Les Basse-Terriens, liés aux habitants, alors qu'ils étaient plutôt opposés au Roi par principe, annoncèrent leur fidélité à la Monarchie car elle leur garantissait la possession de leurs esclaves qui faisaient l'essentiel de leur fortune.

Sans entrer dans les détails, les Pointois se qualifiaient de *Patriotes* et les Basse-Terriens de *Planteurs*.

Cette opposition se manifesta par des tentatives pour tenir les séances de l'Assemblée coloniale à Pointe-à-Pitre, puis l'accord ne se faisant pas entre les deux villes, à Petit-Bourg qui se trouve à mi-chemin.

Dans cette histoire très compliquée, retenons les faits marquant pour notre ville.

Dans la nuit du 20 avril 1793, eut lieu un massacre à Trois-Rivières. Des esclaves qui avaient été armés, se rendirent dans des habitations et en l'absence des hommes qui s'étaient réfugiés dans les bois car ils se sentaient menacés par les patriotes, massacrèrent les femmes, les enfants et les vieillards qu'ils trouvèrent. Une fois leur forfait accompli, ils se rendirent à Basse-Terre où on se contenta de les mettre au Fort Saint-Charles.

Cet événement, eut un retentissement considérable dans Basse-Terre et les habitants commencèrent à avoir peur d'une révolte générale des esclaves.

12. Ce fut le cas de M. Alexandre, Louis, Henry de la Haye d'Anglemont, capitaine au régiment de la Guadeloupe, qui épousa Mme de Surville en 1787 ou Louis Marcellin des Innocents, chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, aide-major, commandant de l'île des Saintes qui épousa, Mme Marie-Anne Beauthéac de Granval Veuve d'Aleyrac en 1790.

Cela explique en partie, pourquoi les possesseurs d'esclaves reçurent sans combat les Anglais qui se présentèrent en février 1794, d'autant qu'ils avaient vent qu'une abolition de l'esclavage était déjà effective à Saint-Domingue.

Lorsque Victor Hugues arriva, il débarqua au Fort Fleur d'Épée et s'empara assez rapidement de la ville de Pointe-à-Pitre en faisant connaître le décret d'abolition de l'esclavage.

Les habitants français qui avaient décidé de combattre aux côtés des Anglais furent livrés par le général Graham contre la sauvegarde de ses soldats et le fort de Basse-Terre résista jusqu'en décembre 1794.

Les conséquences pour notre ville, en furent comme d'habitude, la destruction de la ville qui connut tous les combats, l'émigration des planteurs qui avaient échappé au massacre du Morne Savon et surtout de leur famille, l'application des lois métropolitaines en ce qui concerne la religion, c'est-à-dire la suppression des ordres religieux qui était déjà effective fut confirmée et les habitations de ces ordres devinrent habitations nationales.

Les églises furent transformées, l'église Saint-François en Hôtel de Ville, l'église du Mont-Carmel en dépôt de marchandises.

Je n'insisterai pas sur la période de Victor Hugues avec notamment la période pendant laquelle il utilisa les corsaires pour poursuivre la guerre contre les Anglais et leurs alliés et pour ravitailler la Guadeloupe à bon compte. Les captures furent très nombreuses et firent la fortune de Basse-Terre où les prises, les navires et leurs cargaisons étaient vendues aux enchères après inventaire et déclaration de bonne prise par le tribunal de la ville¹³.

Arrivons immédiatement aux événements de 1802 dans lesquels, Basse-Terre fut largement concernée.

Lorsque Richepance débarqua à Pointe-à-Pitre, il fut accueilli par Pélage qui accepta d'obéir à ses ordres. Les troupes coloniales formées en grande partie de créoles, anciens « petits blancs », anciens libres de couleur ou anciens esclaves, furent envoyées en fond de cale pour être relevées par des troupes métropolitaines.

Quelques officiers s'échappèrent, rejoignirent Petit-Canal et de là, en bateaux, traversèrent le Grand Cul de Sac et se rendirent à Basse-Terre où ils persuadèrent Delgrès encore indécis, de résister à Richepance et surtout de s'opposer au retour de Lacrosse.

Nous connaissons la suite, les combats, qui encore une fois, se déroulèrent à Basse-Terre, pour s'achever sur les hauteurs à l'habitation d'Anglemont, au Grand-Parc.

Après cet événement, on revint, administrativement, à la situation antérieure. Les libres qui ne pouvaient produire de pièce attestant leur liberté avant 1789, furent remis en esclavage. Les émigrés ou leur famille, revinrent pour récupérer leurs habitations, or celles-ci étaient en très mauvais état, les bâtiments délabrés, leurs ateliers amoindris ou dispersés. Ils devaient investir dans les réparations et l'achat de main-d'œuvre

13. Voir à ce sujet l'ouvrage de Michel Rodigneaux : *La guerre de course en Guadeloupe – XVIII^e-XIX^e siècles ou Alger sous les tropiques*, Editions L'Harmattan, 2006.

alors qu'ils s'étaient très endettés pendant leur émigration. Et ainsi, s'effectua une mutation de société.

Les anciens propriétaires, incapables de poursuivre leurs activités industrielles, préférèrent vendre à ceux qui en avaient les moyens et une nouvelle classe sociale émergea constituée par les anciens « petits blancs » qui avaient fait le choix de la révolution, les anciens libres de couleurs et tous les opportunistes qui avaient su évoluer en fonction des événements.

Ainsi la famille Dupuy-Desillet vendit-elle ses différentes habitations. Par exemple, Bologne qui avait été loué puis vendue à Lesueur passa-t-elle entre les mains d'Amé Noël, ancien libre de couleur, ancien pêcheur qui avait fait fortune pendant la Révolution, entre-autres comme corsaire.

L'habitation Mondésir fut vendue à un chirurgien militaire, Antoine Belost.

Et on pourrait multiplier les cas pour Basse-Terre et sa région.

D'autres, comme les héritiers de Dugard-Ducharmoy choisirent de rester en France et vendirent leurs biens en Guadeloupe. Ce fut le cas aussi des héritiers de l'habitation L'Espérance.

Dans la ville même, le culte fut rétabli dans l'église Saint-François qui retrouva sa destination première à l'occasion de l'enterrement de Richepance.

Il faut dire que la ville et ses environs se ressentirent de cette situation économique médiocre, d'autant que les guerres napoléoniennes reprirent avec comme conséquences, le blocus de l'Europe. De ce fait, les productions coloniales, sucre, rhum, café, cacao... ne pouvaient être reçues en Europe, cela créa une surproduction en Guadeloupe qui pouvait être évacuée par le biais de l'interlope. Cependant, la marine britannique instaura également un blocus pour la Guadeloupe. Aussi, l'importation des farines et des produits de première nécessité vinrent à manquer, créant une disette locale.

Deux navires, *La Loire* et *la Seine* purent échapper aux navires britanniques en Europe et arrivèrent en Guadeloupe par la Côte sous le vent. S'approchant de Basse-Terre, ils virent les navires britanniques qui croisaient aux abords du port. Ils firent demi-tour et allèrent se réfugier à *l'Anse à la Barque*. Les Anglais les poursuivirent et après un combat, devant le manque de munitions, le capitaine d'un des navires fit débarquer ses hommes et y mit le feu. Le second navire prit également feu.

OCCUPATION ANGLAISE

Les Anglais débarquèrent et les Français après un semblant de résistance par les plus naïfs comme Laurent Lafages, le capitaine de Bouillante, alors que la plupart les accueillirent avec sympathie, capitulèrent le 5 février 1810. Il est vrai qu'Ernouf avait remplacé les officiers bonapartistes des plus hauts rangs par des royalistes ceux qui devaient défendre le territoire, les émigrés de retour occupaient les places les plus importantes. Le général Ambert, dont la femme était la petite nièce de François Godet-Desmarais liée au gouverneur anglais de la Dominique,

dont elle avait hérité des sucreries. M. de Vermont était le commandant général de toute la garde nationale alors qu'il avait combattu avec les Anglais lors de la Révolution (colonel d'un régiment de Black-men notamment)

D'autres, dans notre région ont servi avec fidélité comme MM. Le Pelletier et Guichard...

Ernouf se rendit à Matouba et ne résista pas vraiment. Il capitula dès que les Anglais approchèrent.

Cette fois-ci, ceux-ci n'avaient pas l'intention de rester et ne firent pas les mêmes investissements que lors de la Guerre de Sept Ans. Au contraire, ceux qui y commandaient voulurent en tirer le maximum de profit.

Quelles furent les conséquences pour Basse-Terre ?

Au niveau de la religion, les habitations domaniales furent rendues au clergé, le concordat suspendu, leurs revenus devaient servir à payer les membres du clergé. En réalité, ils servirent les appétits d'un ambitieux, Fourdinier qui était en cheville avec l'homme de confiance des Anglais, Dubuc.

Avec les Anglais, revint dans l'île, un ancien carme de la Guadeloupe, le père Vianney qui s'était réfugié aux Etats-Unis. Il obtint des nouvelles autorités l'autorisation de réparer l'église du Mont-Carmel qui était complètement délabrée.

Au moment où les Anglais durent rendre l'île à la France, les autorités anglaises locales mirent beaucoup de mauvaise volonté à s'exécuter. Avant de partir, ils emportèrent tout ce qu'ils purent, la canne fut récoltée, le sucre vendu et ils enlevèrent même les canons des fortifications. Partis le 14 décembre 1814 (officiellement le 7 décembre), ils revinrent 10 août le 1815 et ne repartirent définitivement le 13 juillet 1816 laissant une Guadeloupe exsangue et complètement divisée.

A l'occasion des 100 jours, les bonapartistes s'étant dévoilés en croyant au retour de l'Empereur, les ultras royalistes prirent le pouvoir. Cependant, cette période fut marquée par une stagnation de l'économie et des affaires. La Restauration marqua un tournant.

Au niveau de la société, les habitations sucreries et les caféières reprirent leurs activités. Cependant, et cela sera un problème récurrent, la main-d'œuvre se faisait rare. Dès 1814, au Congrès de Vienne, l'Angleterre imposa l'interdiction de la traite des noirs. La France obtint un sursis jusqu'en 1817. A partir de cette date, la main-d'œuvre devint plus chère et plus difficile à se procurer, malgré la pratique de la traite clandestine.

Comme à partir de 1820, les caféiers furent atteints par une maladie (dans notre région, la rouille) les habitants caféiers de la Côte sous le Vent se trouvèrent en difficulté financière. Les habitants sucriers de la région de Basse-Terre rachetèrent les caféières pour la main-d'œuvre qui s'y trouvait et organisèrent en quelque sorte un exode rural.

Écoutons ce que dit Boyer-Peyreleau en 1825 : « On y remarque de tous côtés des traces d'anciennes cultures et de campagnes d'agrément dont il ne reste plus que les emplacements tous couverts de halliers. Elles

ont été réduites à cet état d'abandon par le malheur des temps et le manque de bras... »

En ce qui concerne la ville et le port il écrivait : « La ville de la Basse-Terre a eu souvent à souffrir des coups de vent ; le dernier, celui qu'elle éprouva le 1^{er} septembre 1821, la parcourut dans toute sa longueur et lui fit éprouver de grands dommages.

Cette ville, privée d'un port sûr, ne peut concevoir aucune espérance d'accroissement : sa rade foraine est exposée à tous les vents, et de fréquents raz-de-marée, obligeant les bâtiments d'aller hiverner aux Saintes ou dans le port très insalubre de l'Anse à la Barque, lui feront toujours préférer le port plus central, et plus sûr de la Pointe-à-Pitre. On sait d'ailleurs que le commerce cherche autant qu'il le peut, à se soustraire aux yeux, toujours un peu inquiets, des agents du gouvernement et aux exigences de la marine de l'Etat... »

Il est vrai, que comme le dit Boyer-Peyreleau, le port de Pointe-à-Pitre prit définitivement le pas sur celui de Basse-Terre qui conserva les faveurs de l'Administration centrale et surtout des Administrateurs qui ne voulaient toujours pas résider à Pointe-à-Pitre qui restait très insalubre.

D'ailleurs, le gouverneur, après le cyclone de 1825 qui avait détruit sa résidence à Basse-Terre, s'était installé dans sa résidence d'été au Matouba dans l'ancien presbytère.

Cette situation perdura dans les campagnes environnantes, les cultures devenant de plus en plus difficiles à mener jusqu'en 1848, année de l'abolition de l'esclavage.

Celle-ci vit la libération des esclaves qui purent quitter les habitations, mais comme ils n'avaient pas les moyens de vivre, ils furent dans un premier temps obligés de rester dans l'habitation pour conserver leurs cases et leurs jardins, au moins jusqu'à la récolte des vivres. Dans notre région, une partie des anciens esclaves devinrent les nouveaux ouvriers en signant un contrat avec leurs anciens maîtres. Une partie de ces contrats « agricoles » montre que les ouvriers étaient conseillés par un dénommé Léonard Sénécal qui fut également impliqué dans une série d'incendies qui eurent lieu à cette époque dans les habitations de la région (Bélost, Beauvallon...)

Quoiqu'il en soit, la plupart des grandes habitations fut quasiment abandonné par manque de main-d'œuvre et immédiatement, devant la demande, se présentèrent à Basse-Terre des personnes venant des îles anglaises voisines, dans « ouvriers anglais » mais aussi des Madériens qui étaient en fin de contrat dans les îles voisines.

Ils arrivaient dans des petits caboteurs. Celui qui connaissait le Français ou le créole, descendait le premier et négociait les conditions d'engagement pour les candidats à l'embauche. Les habitants de la région les accueillirent avec empressement notamment le sieur Bonnet, propriétaire de l'habitation Saint-Charles, la dame de Montéran et Monsieur Dubreuil de Saint-Claude.

A partir de cette date, la population de Basse-Terre se modifia avec l'arrivée des nouveaux immigrants : dès 1840 de Européens issus de campagnes métropolitaines, des madériens, des Indiens d'abord Tamouls puis Bengali, des Congos, recrutés comme engagés en Afrique, quelques Chinois. Il est vrai que cette nouvelle population se trouvait dans les campagnes environnantes mais elle fréquentait la ville les jours de marché ou

dans des circonstances particulières. Ainsi, les Européens recrutés avant même l'abolition de l'esclavage demandèrent à être rapatriés. En attendant de leur trouver des places sur les navires du gouvernement, en 1851, 415 furent logés au fort qui s'appelait Richepance à cette époque.

D'autres personnes concernaient directement la ville de Basse-Terre, c'est l'arrivée à partir des années 1860 des Libanais qui commençaient à parcourir les campagnes comme colporteurs avant de s'installer dans la ville.

Arrivèrent un peu plus tard des Italiens venant d'un village de Campanie, Castelnuovo di Conza. Ils étaient spécialisés dans la bijouterie.

A cette époque (1865-1866), une catastrophe marque l'ensemble de la Guadeloupe. Il s'agit de l'épidémie de choléra. Elle atteint de plein fouet la ville de Basse-Terre qui perdit 20% de sa population.

Les chiffres officiels sont les suivants :

Epidémie de choléra

Mortalité dans la population créole → 1 857 décès sur 9226 soit 20,12%

Mortalité dans la population des immigrants (Africains, Indiens, Chinois) → 41 décès sur 163 soit 25,15%

Créoles : Blancs : 33/465 → 7,09%

Blanches : 70/566 → 12,36%

Métis (H) : 176/1002 → 17,56%

Métis (F) : 387/1961 → 19,73%

Noirs (H) : 327/813 → 40,22%

Noires : 439/1106 → 24,66%

Enfants : blancs : 25/416 → 6%

Métis : 209/1752 → 11,92%

Noirs : 191/945 → 13,65%

Totaux : 1857 décès sur 9226 → 20,12%

Lorsque les premiers cas de choléra se déclarèrent dans la ville, ceux qui le pouvaient et qui avaient de la famille dans les communes, s'enfuirent pour se réfugier dans les campagnes, répandant la maladie dans leur sillage.

La ville de Basse-Terre était complètement désertée et les tâches les plus élémentaires ne pouvaient s'effectuer.

Après la fin de l'épidémie, on en tira les enseignements et on se rendit compte que l'eau utilisée par les habitants était le principal vecteur de la maladie. On se mit à construire un système de distribution d'eau par tuyaux à partir de captages effectués sur les hauteurs de Saint-Claude.

En ce qui concerne le port, celui-ci était définitivement supplanté par Pointe-à-Pitre d'autant que l'utilisation de la vapeur rendait l'approche beaucoup plus facile. Tous les grands navires et notamment ceux qui amenaient les immigrants du monde entier, arrivaient à Pointe-à-Pitre. Basse-Terre n'était qu'une petite étape dans les lignes transatlantiques qui reliaient la Métropole aux Etats-Unis puis les Antilles jusqu'en Amérique du Sud.

Toutefois, l'activité du port restait assez importante, notamment pour le trafic de cabotage, exportation des produits agricoles (café, sucre et rhum) et importations des produits de première nécessité, y compris les

animaux vivants et notamment les bovins qui venaient du Sénégal (débarquement à Rivière Sence directement dans la mer) ou des îles du nord comme Saint-Martin.

La mer restait essentielle pour les communications avec la Côte sous le Vent et une partie de la Côte au Vent.

La route qui longeait le littoral n'arriva à Vieux-Habitants qu'au début du XX^e siècle et au début de la seconde guerre mondiale elle arrivait à Pigeon. Cette route se prolongeait par une piste difficilement carrossable.

Chaque habitant avait son embarcation ou ses embarcations pour voyager ou transporter ses denrées. Pour le transport des passagers on utilisait de grandes barques aussi longues que larges, des voiliers de 4 mètres de long sur 3 mètres de large, relativement lents en fonction du vent. Pour les relations plus rapides on utilisait des « pirogues » ou « gommiers » à 2 ou 4 nages.

Dès le milieu du XIX^e siècle on connaissait le bateau à vapeur, mieux adapté à la régularité des lignes de transport. Par arrêté du 10 février 1858, le gouverneur accorda une subvention de 19000 F pendant 5 années à la Maison Bardon, Oraison aîné et Cie pour l'entretien d'un bateau à vapeur sur la ligne Basse-Terre/Pointe-à-Pitre par le canal de la Rivière Salée.

Le bateau partait de Pointe-à-Pitre le mardi et le vendredi chaque semaine à neuf heures du matin et arrivait à Basse-Terre à trois heures de l'après-midi. Il effectuait son retour par la Côte sous le Vent le mercredi et le samedi à 11 h du matin et arrivait à Pointe-à-Pitre à cinq heures de l'après-midi avec des haltes de cinq minutes dans les communes de la Côte sous le Vent.

Il transportait des passagers, des marchandises et gratuitement les paquets du service postal et les registres de l'administration.

En 1893, une nouvelle ligne fut ouverte entre Deshaies et Basse-Terre. Deux embarcations partaient l'une de Deshaies, l'autre de Basse-Terre. Montées par trois hommes d'équipage, elles mesuraient 6 mètres de long sur 1,5 m de large. Elles transportaient 4 à 5 passagers. L'une partait de Basse-Terre à 6 h 30 du matin, arrivait à Bouillante à midi et à Deshaies à 5 h. L'autre partait de Deshaies à 5 h 30 du matin, passait à Bouillante à 11 h et arrivait à Basse-Terre à 5 h. Ce service se faisait tous les jours, y compris le dimanche et les jours de fête.

Avant la première guerre mondiale, le service fut transformé, les deux bateaux partaient tous les deux à 5 h du matin et se rencontraient à Pigeon à 10 h et faisaient demi-tour pour être de retour à 5 h de l'après-midi.

Après la Seconde guerre mondiale, le service s'arrêtait à Deshaies et une ligne de bateau à vapeur desservait Deshaies / Pointe-à-Pitre par la Côte sous le vent en passant par Terre-de-Haut. Il partait de Pointe-à-Pitre le jeudi, passait la nuit en rade de Deshaies et repartait le lendemain.

A la même époque, une ligne de canot à rame faisait Deshaies/Basse-Terre un jour sur deux, un jour il allait à Basse-Terre et le lendemain il repartait.

La desserte de Vieux-Fort se fit de la même façon jusqu'aux années 1970.

Dans les campagnes environnantes se profilait une nouvelle révolution dans les cultures. Les crises sucrières de 1880/84, 1890/93, 1900/05 mirent à mal l'économie et ruina les habitants sucriers. Basse-Terre et sa région résista mieux que la Grande-Terre car, grâce aux subventions du Conseil Général on avait tenté de diversifier les cultures dites secondaires, le coton, la cochenille¹⁴ et on avait replanté les caféiers afin de percevoir les primes à la replantation.

Cependant, cette politique marquait ses limites dans un contexte de crise économique. Avant la Première Guerre Mondiale, sur le modèle de ce qui se faisait en Jamaïque en direction des Etats-Unis, la C^{ie} Générale Transatlantique avait mis des cales réfrigérées sur ses courriers de la ligne des Antilles, mais les planteurs n'avaient pas répondu à la demande et ces cales furent supprimées. Aussi, quand on eut besoin de transformer l'agriculture locale par la culture de la banane, la C^{ie} montra une certaine mauvaise volonté.

En 1921, la crise était particulièrement aiguë

Comparons les exportations de janvier et février 1921 par rapport aux mêmes mois de 1920

Rhum : 180 litres au lieu de 19 647 hl

Café : 1685 kg au lieu de 224 tonnes

Cacao : 2034 kg contre 317,2 tonnes

Les premières bananes expédiées vinrent de notre région. Le 7 mai 1922, sur le courrier de la CGT 50 caisses furent chargées par Fissier et 50 par Meynard, agent de la CGT. C'est le point de départ des plantations de bananes dans notre région. Ainsi en 1930 on estime à 2 250 ha la superficie plantée en bananes, ce sont d'ailleurs souvent des bananières mixtes, c'est-à-dire café/banancier

Dans ces conditions, la banane apparut comme une culture d'avenir. Les habitants de la région se lancèrent dans cette production et notamment Louis Cabre et Roger Lignières qui s'organisèrent en coopérative fruitière.

Aussi, quand en 1935, la crise de l'industrie rhumière sévit en Guadeloupe, la région, grâce à la culture de la banane, s'en sortit mieux que le reste de la colonie.

Jean-Claude Maillard, dans son étude sur la culture bananière distingue trois phases : La période qui précède 1920 pendant laquelle le marché de la banane n'est pas organisé, 1920-1943, période pendant laquelle le marché tente de s'organiser en fonction des possibilités de transport et la période contemporaine qui commence après la Seconde Guerre Mondiale.

A partir des années 1920, avec le développement de la banane, le port se trouva au centre des préoccupations des acteurs économiques. Dans l'entre-deux-guerres, l'embarquement des bananes se faisait à partir des embarcadères soit de Rivière Sence, soit de Basse-Terre même. Les bananes chargées dans des chalands étaient amenées vers les navires ancrés plus au large et étaient chargés selon le principe du trapèze¹⁵.

14. La cochenille n'est pas à proprement parlé une culture mais on doit cultiver le nopal sur lequel étaient « semencées » les cochenilles.

15. Des planches étaient fixées horizontalement sur les flancs du navire et les régimes de bananes étaient passés de proche en proche.

Les producteurs de Gourbeyre expédiaient leurs bananes depuis Rivière Sence où à la veille de la Seconde Guerre Mondiale s'était installé M. Déravin. Le 21 février 1938, il obtint par arrêté « la jouissance temporaire d'un terrain dans les 50 pas géométriques ... avec l'autorisation d'y construire un appontement pour l'exportation des bananes... »

La même année, le Conseil général vota le principe de la création d'un port à Basse-Terre. Un avant-projet fut aussitôt établi par le Service des Travaux Publics et envoyé au Ministère des Colonies qui après son examen et l'envoi de technicien, donna son approbation.

Les warfs construits par les producteurs de bananes conservaient donc leur caractère provisoire. Cependant les autorités préféraient investir sur le site de Pointe-à-Pitre et rien n'était fait dans le chef-lieu.

La reprise économique après la Seconde Guerre Mondiale profita aux installations de Rivière Sence et on tenta même les premières opérations d'accostage pour un chargement direct des navires. On améliora les installations de Rivière Sence et on mit en valeur l'intérêt du site et du secteur du littoral sur lequel ne pesait aucune servitude urbaine.

En 1950, M. Louis Pravaz choisit de s'y installer et la flottille rassemblée à Rivière Sence avait les caractères d'un port en gestation.

Trois wharfs équipés de bascules fonctionnaient sur le site. Celui de M. Pravaz ou de la SOMEXBA avec 3 chalands de fer de 35 tonneaux, 1 chaland de bois de 35 tonneaux et une vedette pour la traction, le warf Déravin (Savry-Déravin), 4 chalands de fer de 65 tonneaux et 2 vedettes de traction et le wharf Valeau avec 4 chalands de bois de 35 t. et 2 vedettes de traction. Ces embarcations à faible tirant d'eau permettaient d'effectuer les opérations de « gabarrage »

Il fallait en moyenne 5 à 600 hommes pour manipuler les bananes et pour l'entretien des chalands.

Il était évident qu'il fallait construire un vrai port, mais cela ne pouvait être financé par l'initiative privée, or, l'administration ne voulait pas disperser ses moyens et privilégiait Pointe-à-Pitre.

L'initiative vint de Louis Pravaz. En janvier 1951, il créa la Société Maritime d'Acconage (SOMARAC) au capital de 5 millions. Cette société rassemblait les intérêts Pravaz, Cabre et Lignièrès et dans le courant de l'été 1951, s'ajoutèrent MM. Savry et Déravin. Il s'agissait de relier les différents wharfs et réaliser un front d'accostage assez important. Un avant-projet est déposé en octobre 1951 qui reçoit l'aval du Ministre des Travaux Publics de l'époque, M. Morice. Cependant, sans entrer dans les détails, nous pouvons dire que la politique s'y mêla. Le Conseil général s'opposa au projet car il était soutenu par le député-maire de Gourbeyre, M. Valeau relayé par le sénateur Satineau. Cependant, en 1956, la décision était sur le point d'aboutir au profit de Rivière Sence quand les adversaires du projet alertèrent le Conseil général de Basse-Terre alors en session extraordinaire qui malgré l'irrégularité de la procédure, prit aussitôt l'initiative de faire siennes les délibérations de février de sa commission spécialisée, posant encore le principe de la participation financière du département à la construction de l'ouvrage prévu et demandant au préfet de faire connaître en haut lieu ses positions.

Cette décision fut portée à la connaissance du ministre afin qu'il suspendit ses décisions dans l'attente de précisions de la part de l'Assemblée locale.

Lors de sa visite en Guadeloupe, en mars 1957, M. Pinton, secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, eut l'occasion de rencontrer les maires de la région et préconisa à nouveau le site de Rivière Sence.

Dans le courant de 1959, se créa à l'initiative de la Chambre de Commerce, « un comité du port » et dès lors la lutte va changer de protagonistes, on verra s'affronter deux communes, deux maires et en définitive, malgré tous les inconvénients du site, Basse-Terre fut choisi pour recevoir ce port bananier¹⁶.

Il fonctionna, créant des embouteillages importants dans la ville et autour de la ville. Economiquement il était assez peu rentable et les autorités centrales désiraient transporter son activité vers Pointe-à-Pitre qui continuait à se développer. Le prétexte à son déménagement a été fourni en 1979 par le cyclone David qui lui causa des dommages importants.

Basse-Terre est avant tout un port qui trouve sa justification dans des raisons qui avaient leurs pertinences au XVII^e siècle mais qui ne sont plus valables de nos jours. Nous avons vu que jusqu'à la Révolution, la ville et le port ont pu conserver une place importante dans le commerce maritime. Avec l'activité des corsaires, lors du « règne » de Victor Hugues, le port vit affluer une richesse importante. On peut penser qu'il s'agissait du chant du cygne. Après cette période mouvementée, le port conserva des activités axées surtout sur le cabotage et resta loin derrière Pointe-à-Pitre d'autant que l'utilisation de la vapeur, en avait facilité son accès.

Lors de la seconde moitié du XIX^e siècle, le port retrouva une certaine importance grâce d'ailleurs au statut de chef-lieu que la ville a su conserver.

La culture de la banane au XX^e siècle, lui redonna une certaine importance, nécessitant la construction d'un port digne de ce nom. Malheureusement, les oppositions politiques aboutirent à un choix qui le condamnait à court terme, ce qui arriva rapidement.

Actuellement, l'activité s'est réduite, vraiment à très peu de chose et il est difficile d'imaginer une amélioration à court ou à moyen terme, surtout après l'échec de la tentative d'en faire un port pour la croisière qui devait être soutenu par un développement des sites touristiques de la Guadeloupe proprement dite.

16. Voir à ce sujet mon ouvrage : *Gourbeyre : Une commune de Guadeloupe*, Editions Karthala, Paris, 1987, p 227-229 et Jean-Claude Maillard : *Eléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe*, Bulletin de la Société d'histoire de la Guadeloupe, n° 13-14, 1970.